

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 83101456.8

51 Int. Cl.<sup>3</sup>: B 29 H 17/20

22 Anmeldetag: 16.02.83

30 Priorität: 10.04.82 DE 3213366

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
19.10.83 Patentblatt 83/42

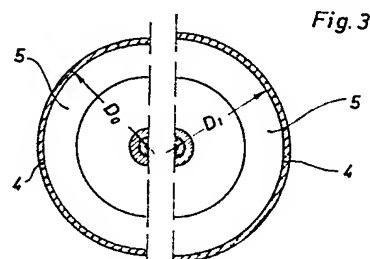
84 Benannte Vertragsstaaten:  
AT DE FR GB IT LU SE

71 Anmelder: Continental Gummi-Werke  
Aktiengesellschaft  
Königsworther Platz 1 Postfach 169  
D-3000 Hannover 1(DE)

72 Erfinder: Gerloff, Klaus, Dipl.-Ing.  
Tischbeinstrasse 5  
D-3004 Iserhagen 2NB(DE)

54 Verfahren zum Aufbauen von Luftreifen-Rohlingen.

57 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Aufbauen von Luftreifen-Rohlingen aus nacheinander auf eine Flachtrommel aufgetragenen Lagen in Kautschuk eingebetteter Verstärkungsfäden bzw. -litzen od. dgl. Die in Streifen mit nach dem Verlauf der Fadenrichtung meistens spitzwinkelig-schrägen Endkanten möglichst genau der Trommelumfangslänge entsprechend zugeschnittenen Streifen werden üblicherweise tangential der umlaufenden Trommel zugeführt und auf dieser mit stumpf aneinanderstoßenden Enden angerollt, wobei geringfügige Längenunterschiede durch örtliches Recken oder Beschneiden von Hand ausgeglichen werden. Die Erfindung sieht demgegenüber ein Endlosverbinden der grundsätzlich mit geringem Untermaß zugeschnittenen Streifen auf der Trommel (5) und anschließendes Dehnen durch Aufweiten der Trommel (5) auf den jeder einzelnen Lage (4) entsprechenden exakten Enddurchmesser vor (D<sub>1</sub>). Bei gleichzeitiger Einhaltung der von Lage zu Lage sich ändernden genauen Umfangsmaße und großer Sicherheit in der gleichmäßigen Beschaffenheit aller Stoßverbindungen schafft die Erfindung die wesentlichen Voraussetzungen für einen selbsttätigen Ablauf des Aufbauverfahrens.



Continental Gummi-Werke Aktiengesellschaft, 3000 Hannover

Verfahren zum Aufbauen von Luftreifen-Rohlingen

Die Erfindung bezieht sich auf Verfahren zum Aufbauen von Luftreifenrohlingen auf einer im wesentlichen zylindrischen durchmesserveränderlichen Aufbautrommel, wobei auf die Umfangslänge zugeschnittene Lagen der Karkasse oder/und eines Gürtels zum  
5      Ausgleichen von Längenabweichungen gedehnt werden.

Die meistens aus Bahnen in Kautschuk eingebetteter paralleler Fäden oder Litzen bestehenden Verstärkungs- oder auch Gürtellagen müssen, um Unwuchten oder Schwachstellen in dem fertigen Reifen auszuschließen, auf den Rohling nacheinander so aufgebracht werden, daß sie in jedem Falle einen in sich geschlossenen Ring mit lückenlos stumpf aneinanderstoßenden Enden bilden. Dies setzt neben dem Anpassen der Lagen an die mit fortschreitendem Aufbau wachsende Umfangslänge ein sorgfältiges, paßgerechtes Herstellen der Endlosverbindungen von Hand voraus.  
10      Da Trennschnitte durch die Lagen immer nur in dem Zwischenraum zwischen jeweils zwei der meistens schräg zur Längsrichtung verlaufenden Festigkeitsträger geführt werden können, ist es nicht möglich, die Lagen mit genau der Umfangslänge entsprechend bemessener Länge vorab zuzuschneiden und aufzulegen. Üblicherweise werden sie auf ein Durchschnichtsmaß zugeschnitten  
15      angeliefert und zum Zusammenführen der Enden auf der Aufbautrommel nach Bedarf von Hand gekürzt oder örtlich mehr oder  
20

- weniger leicht gedehnt. Für den selbsttätigen Ablauf der Aufbauarbeiten bedeutet dieses bisher nur mit unmittelbaren manuellen Eingriffen zufriedenstellend zu bewältigende Ausgleichen unvermeidlicher Längendifferenzen in jedem Falle eine unerwünschte
- 5 Unterbrechung. Es ist demgegenüber Aufgabe der Erfindung, mit einer neuartigen Verfahrensweise beim Aufbringen der Lagen und Herstellen der Stoßverbindungen jede Notwendigkeit zu Handarbeiten zu vermeiden und als Folge davon ein in allen Schritten vollautomatisches Aufbauen der Reifenrohlinge zu ermöglichen.
- 10 Nach der Erfindung werden, ausgehend von Verfahren der eingangs geschilderten Art, die mit Untermaß zugeschnittenen Lagen mit stumpf aneinanderstoßenden Enden zu einem Ring geschlossen und durch darauffolgendes Aufweiten des Ringdurchmessers auf ihr Sollmaß gedehnt. In praktischer Ausführung des Erfindungsgedankens werden die Lagen im ihrer Länge entsprechenden, auf
- 15 einen kleineren Anfangsdurchmesser zusammengezogenen Zustand der Aufbautrommel auf den Rohling aufgebracht und anschließend durch Aufweiten der Aufbautrommel auf einen dem Sollmaß entsprechenden größeren Enddurchmesser gedehnt, wobei die Länge
- 20 der Lagen im gestreckten Zustand vor dem Aufbringen auf die Aufbautrommel gemessen und das jeweils ermittelte Maß auf die Aufbautrommel zum Einstellen ihres Anfangsdurchmessers übertragen wird.
- Die Erfindung bricht mit den bisher vorherrschenden Anschauungen, die Lagenlänge dem vorgegebenen Durchmesser der Aufbautrommel - unter Berücksichtigung der Schichtdicke auf dieser bereits vorhandener Rohlingskomponenten - anpassen zu müssen, und sie schlägt stattdessen den umgekehrten Weg ein, den Trommeldurchmesser auf die exakt abgegriffene oder gemessene Länge
- 25 der zugeschnittenen Lagen einzustellen. Unter diesen Voraussetzungen ergibt sich die angestrebte genau passende Stoßverbindung nach dem Aufbringen der Lagen auf die Trommel ohne weiteres Zutun von selbst, und die notwendige Korrektur der Umfangs-
- 30

länge kann dann anschließend durch verhältnismäßig geringfügiges Aufweiten der Aufbautrommel vorgenommen werden. Die Beschaffenheit der Lagen läßt ein plastisches Dehnen in Längsrichtung in den praktisch in Frage kommenden Grenzen ohne schädliche  
5 Rückwirkung auf die Lage und die Ausrichtung der Festigkeitsträger zu. Die ganzflächige Haftung der von Natur aus klebrigen Einbettungs-Kautschukmischung auf dem Trommelumfang bzw. dem schon vorher aufgebrauchten Schichtenaufbau legt die Lage dabei gegen Längsverschiebungen fest, so daß die Stoßverbindung in-  
10 folgedessen nur geringen Zugbeanspruchungen unterworfen wird und mit Sicherheit in ihrem Anfangszustand geschlossen bleibt.

Die Durchmesseränderungen der Aufbautrommel können mit der gewünschten Genauigkeit mit bekannten Mitteln vorgenommen werden, beispielsweise durch motorisches Verstellen eines den in Seg-  
15 mente unterteilten Trommelmantel stützenden Innenkegels in Axialrichtung. Ebenso läßt sich die Länge der zugeschnittenen Lagen mit üblichen Meßeinrichtungen, mit fotoelektrischen Tastern od. dgl., sehr genau bestimmen, während zum Messen der Umfangslänge der jeweils vorher auf die Trommel aufgebrauchten  
20 Lage etwa ein mitlaufendes Meßrad Verwendung finden kann. Gegebenenfalls kann hierauf aber auch ganz verzichtet und der sich ändernde Trommelumfang rein rechnerisch ermittelt werden.

Die Erfindung ist anhand der schematischen Darstellung einiger für das Verfahren wichtiger Einzelheiten in der Zeichnung  
25 beispielsweise verdeutlicht. In der Zeichnung ist:

Fig. 1 eine fertig zugeschnittene Reifenkarkas- oder -gürtel-  
lage stark schematisiert in perspektivischer Ansicht;

Fig. 2 ein Längsschnitt durch ein Teilstück des Ausgangsmaterials für die Lagen in vergrößertem Maßstab und

30 Fig. 3 die Stirnansicht einer eine einfache Lage tragenden

Reifenauftrommel in getrennten Hälften im Ausgangs-  
(linker Teil) und im Endzustand (rechter Teil) eines  
Auflegevorganges.

Die mit 4 bezeichnete Lage ist in üblicher Weise aus parallel  
5 zueinander mit gegenseitigen Abständen in eine Kautschukmischung  
24 eingebetteten fadenförmigen Festigkeitsträgern 14 - Textilfä-  
den oder Metalledrahtlitzten - aufgebaut. Die der Übersichtlich-  
keit halber nur zum Teil angedeuteten Festigkeitsträger 14 ver-  
laufen geradlinig über die Lagenbreite unter einem spitzen Win-  
10 kel  $\alpha$  gegen die Längsrichtung, und in derselben Schrägrichtung  
sind auch die Enden der Lage 4 zugeschnitten, so daß diese die  
Gestalt eines langgestreckten Parallelogramms erhält. Die in  
Fig. 1 über die Mittellinie I - I gemessene Länge<sup>Lo</sup> der spannungs-  
freien Lage ist als Ausgangsgröße angenommen, die als Ergebnis  
15 des erfindungsgemäßen Verfahrens auf das Sollmaß L<sup>1</sup> auszudehnen  
ist.

Das Sollmaß L<sup>1</sup> ist unter den in Fig. 2 gezeichneten Umständen  
nicht einstellbar, weil der Trennschnitt in diesem Falle durch  
einen der Festigkeitsträger 14 geführt werden müßte. Das bedeu-  
20 tet in der Praxis: Das Messer würde abgleiten und unvermeidlich  
vor oder hinter dem betreffenden Festigkeitsträger durch die  
Einbettungsmasse 24 schneiden. Nach dem neuartigen Verfahren  
wird der Trennschnitt von vornherein gezielt zwischen zwei ein-  
ander benachbarte Festigkeitsträger 14 gelegt und der Lagen-  
25 streifen 4 mit einem im Vergleich zu seiner Konstruktionslänge  
L<sup>1</sup> geringen Untermaß L<sub>0</sub> zugeschnitten. Auf genau dieses Ausgangs-  
maß L<sub>0</sub> als Umfangslänge wird aber auch der Anfangsdurchmesser  
D<sub>0</sub> der Auftrommel 5 (Fig. 3) eingestellt und damit die Vor-  
aussetzung geschaffen, daß die schräggesechnittenen Enden der  
30 Lage 4 nach dem Aufbringen auf die Trommel ohne Falten- oder  
Lückenbildung vollkommen dicht stumpf aneinanderstoßen. Von die-  
ser in der linken Hälfte der Zeichnung angedeuteten Anfangsphase  
ausgehend wird die Auftrommel 5 im weiteren Verfahrensablauf

auf den exakt dem Sollmaß  $L_1$  als Umfangslänge entsprechenden  
Enddurchmesser  $D_1$  ausgedehnt, wodurch wiederum auch die Lage 4  
unter plastischer Dehnung der Einbettungsmasse 24 auf ihr vor-  
gesehenes Sollmaß  $L_1$  geringfügig auseinandergezogen wird. Die  
5 Stoßverbindung bleibt dabei geschlossen.

Für das Aufbringen nachfolgender Lagen gelten grundsätzlich die  
gleichen Erwägungen. Besonders zu berücksichtigen ist allerdings  
stets der um jeweils die doppelte Schichtdicke sich ändernde  
Ausgangsdurchmesser der Trommel 5 bzw. des teilweise aufgebau-  
ten Reifenrohrlings, der ein von Lage zu Lage wachsendes Maß für  
10 die Länge  $L_0$  notwendig macht. Der Ausdruck "Anfangsdurchmesser"  
ist dabei als das jeweils dem Enddurchmesser der vorhergehenden  
Lage entsprechende Ausgangsmaß zu verstehen. In jedem Falle ist  
die Schnittführung nach der errechneten oder abgegriffenen Um-  
15 fangslänge der Trommel- bzw. Rohlingsoberfläche so zu legen,  
daß einmal eine einwandfreie Stumpfverbindung der Lagenenden  
und zum anderen aber auch eine Korrektur der Umfangslänge durch  
begrenztes Ausdehnen der Aufbautrommel möglich ist.

Patentansprüche:

1. Verfahren zum Aufbauen von Luftreifenrohlingen auf einer im wesentlichen zylindrischen durchmesseränderlichen Aufbautrommel, wobei auf die Umfangslänge zugeschnittene Lagen der Karkasse oder/und eines Gürtels zum Ausgleichen von Längenabweichungen gedehnt werden, dadurch gekennzeichnet, daß die mit Untermaß zugeschnittenen Lagen mit stumpf aneinanderstoßenden Enden zu einem Ring geschlossen und durch darauffolgendes Aufweiten des Ringdurchmessers auf ihr Sollmaß gedehnt werden.  
5
- 10 2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagen im ihrer Länge entsprechenden, auf einen kleineren Anfangsdurchmesser zusammengezogenen Zustand der Aufbautrommel aufgebracht und anschließend durch Aufweiten der Aufbautrommel auf einen dem Sollmaß entsprechenden größeren Enddurchmesser gedehnt werden.  
15
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge der Lagen im gestreckten Zustand vor dem Aufbringen gemessen und das jeweils ermittelte Maß auf die Aufbautrommel zum Einstellen ihres Anfangsdurchmessers übertragen wird.

Hannover, den 7. April 1982

82-21 P/Sü

Sü/Lo

Fig. 1

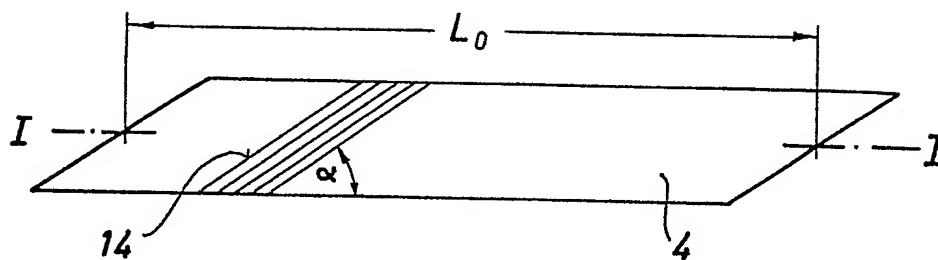


Fig. 2

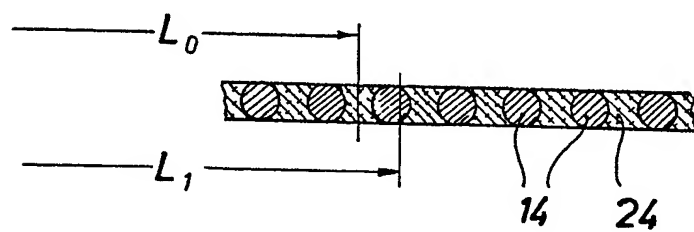
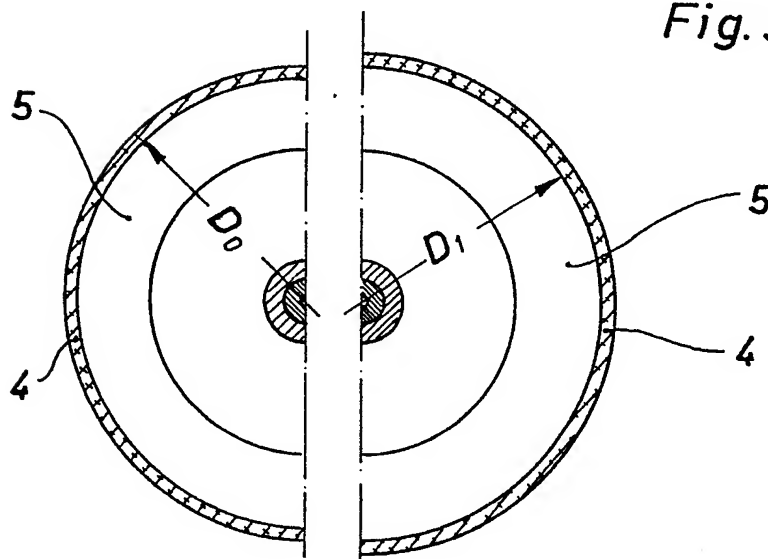


Fig. 3







Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0091542

Nummer der Anmeldung

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			EP 83101456.8
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 3)
A	DE - B2 - 2 420 329 (CONTINENTAL GUMMI-WERKE AG) * Spalte 3, Zeile 19 - Spalte 4, Zeile 30 * --	1-3	B 29 H 17/20
A	DE - A - 1 429 029 (CONTINENTAL GUMMI-WERKE AG) * Seite 5, Zeilen 7-17 * --	1,3	
A	DE - A1 - 2 507 726 (CONTINENTAL GUMMI-WERKE AG) * Seite 1 * -----	1,3	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 3)  B 29 H 17/00
Recherchenort WIEN		Abschlußdatum der Recherche 15-06-1983	Prüfer WIDHALM
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p> <p>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

**DERWENT-ACC-NO:** 1983-796532

**DERWENT-WEEK:** 199135

*COPYRIGHT 2009 DERWENT INFORMATION LTD*

**TITLE:** Tyre blank built up from layers  
of reinforced rubber each butt-  
jointed to slightly under  
dimensioned diameter then  
stretched to correct dimension

**INVENTOR:** GERLOFF K

**PATENT-ASSIGNEE:** CONTINENTAL GUMMI WERKE AG[CONW]

**PRIORITY-DATA:** 1982DE-3213366 (April 10, 1982) ,  
1983EP-101456 (February 16, 1983)

**PATENT-FAMILY:**

<b>PUB-NO</b>	<b>PUB-DATE</b>	<b>LANGUAGE</b>
EP 91542 A	October 19, 1983	DE
DE 3213366 C	November 24, 1983	DE
JP 58187335 A	November 1, 1983	JA
EP 91542 B	April 23, 1986	DE
DE 3363137 G	May 28, 1986	DE
JP 91050695 B	August 2, 1991	JA

**DESIGNATED-STATES:** AT DE FR GB IT LU SE AT DE FR  
GB IT LU SE

**APPLICATION-DATA:**

<b>PUB-NO</b>	<b>APPL- DESCRIPTOR</b>	<b>APPL-NO</b>	<b>APPL-DATE</b>
EP 91542A	N/A	1983EP- 101456	February 16, 1983
DE 3213366C	N/A	1982DE- 3213366	April 10, 1982
EP 91542B	N/A	1983EP- 101456	February 16, 1983
JP 91050695B	N/A	1983JP- 061076	April 8, 1983

**INT-CL-CURRENT:**

<b>TYPE</b>	<b>IPC DATE</b>
CIPP	B29C67/00 20060101
CIPS	B29D30/00 20060101
CIPS	B29D30/30 20060101

**ABSTRACTED-PUB-NO:** EP 91542 A**BASIC-ABSTRACT:**

Pneumatic tyre blanks are assembled on generally cylindrical, expansible assembling drums from successive layers of material contg. tyre record, each layer precut to approx. the required circumferential length, as follows.

Each piece of material is initially slightly shorter than the required length, it is butt-jointed to form the closed ring, then it is

expanded, esp. on the drum to the required dia.

This method eliminates the tedious manual work of trimming or

**TITLE-TERMS:** TYRE BLANK BUILD UP LAYER REINFORCED  
RUBBER BUTT JOINT SLIGHT DIMENSION  
DIAMETER STRETCH CORRECT

**DERWENT-CLASS:** A95

**CPI-CODES:** A12-T01A;

**POLYMER-MULTIPUNCH-CODES-AND-KEY-SERIALS:**

**Key Serials:** 0009 0011 0229 2212 2343 2470  
2544 2825 2826

**Multipunch Codes:** 03- 032 275 308 309 371 375 41&  
45& 456 463 672 723

**SECONDARY-ACC-NO:**

**CPI Secondary Accession Numbers:** 1983-102693